

# Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

[www.zzm.org.pl](http://www.zzm.org.pl)

**Nr 3/115**

**MARZEC 2014**



## Lepiej późno niż wcale

**N**asz zawód to ciężka praca, obciążona dużymi wymaganiami psychofizycznymi oraz ogromną odpowiedzialnością. Z uwagi na system pracy jest wysoce prawdopodobne, że maszyniści mogą posiadać zaburzone rytmy okołodobowe. Z badań wynika, że narażenie na incydenty, w których giną ludzie (czy skutek wypadku, czy z własnej woli – skutek samobójstwa) jest dla maszynistów tak samo traumatyczne jak zdarzenia, w których ich własne życie jest zagrożone. Maszyniści są częściej narażeni na bycie świadkiem śmierci człowieka niż ogólna populacja.

Najczęstszą współwystępującą dysfunkcją związaną ze stresem pourazowym wśród maszynistów są zaburzenia depresyjne. Rutynowy, monotony typ pracy, wibracje, hałas oraz inne czynniki pogłębiające dyskomfort powodują również wzrost zmęczenia i senności. Pomimo tych wszystkich czynników do tej pory maszyniści nie doczekali się „swojej” ustawy o czasie pracy, jak mają to kierowcy. Do tej pory polegaliśmy jedynie na Kodeksie pracy oraz nieco zawężających go ramach regulaminów pracy czy zakładowych układach zbiorowych, ale te drugie działały jednak tylko w obrębie jednego pracodawcy.

W praktyce bywały więc przypadki, że maszynista kończył zmianę u jednego przewoźnika i udawał się do drugiego pracodawcy. Taka praktyka jest wysoce niewskazana nie tylko ze względu na zdrowie i dobrostan psychiczny maszynisty, ale przede wszystkim ze względu na bezpieczeństwo jego samego, jak i otoczenia. Badania wypadków drogowych wskazują na bardzo istotny czynnik zmęczenia, który je generuje. Podczas długiej pracy w trakcie jazdy mogą spontanicznie powstawać stany „hipnotyczne”. Może dojść do złudzeń wzrokowych, halucynacji, omamów, czy stanu apatii (amnezji), polegającego na tym, że prowadząc pojazd nawet wiele kilometrów nie pamięta się przebytej drogi.

Do stanów „hamowania” może dochodzić również na skutek połączenia działania kilku negatywnych czynników jak: sytuacje konfliktowe, silne napięcie emocjonalne, poczucie doznanej krzywdy czy niesprawiedliwości. W związku z powyższym należałoby może przemyśleć, czy wskazane jest wzywianie maszynisty na przesłuchanie (dochodzenie służbowe) przed planową służbą, lub też zezwalanie na dalsze prowadzenie pociągu po potrąceniu śmiertelnym i wszystkich czyn-



nościach organów prawa (przesłuchanie, dwa badania na trzeźwość, etc.). Takie przypadki się zdarzają.

Powoli, ale systematycznie rośnie świadomość dotycząca warunków naszej pracy i ich wpływu na funkcjonowanie psychofizyczne. Widać to już w założeniach do ustawy o czasie pracy maszynisty. Pojawiła się też nowatorska inicjatywa po stronie pracodawców. W PKP Intercity rusza pilotażowy program opieki psychologicznej dla pracowników drużyn pociągowych (patrz str. 9 – przyp. red). Nareszcie!

Krzysztof Ciećka

## pod semaforem



**Dyrektorzy zakładów spółki Przewozy Regionalne** za próbę podwędzenia pieniędzy na podwyżki wynagrodzeń dla załogi



**Tomasz Pasikowski**, prezes zarządu Przewozów Regionalne, za szybką interwencję w wyżej wymienionej sprawie



**DRUKARNIA KOLEJOWA  
KRAKÓW**

32-086 Węgrzce, ul. Forteczna 20 A  
Centrala, Sekretariat  
e-mail: biuro@drukkol.pl  
tel./fax : 12 298-04-00

Oferuje usługi w zakresie:

- ⊕ składu i grafiki komputerowej
- ⊕ druku offsetowego
- ⊕ oprawy inroligatorskiej

Wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

**TRADYCJA  
KONKURENCYJNE CENY  
PROFESJONALIZM**



[www.drukkol.pl](http://www.drukkol.pl)

# Warianty dla PR

**T**oczą się rozmowy na temat przyszłości kolejowych przewozów regionalnych. Najbliższe tygodnie pokażą, czy negocjacje doprowadzą do zbliżenia stanowisk.

Samorządy optują za regionalizacją, sankcjonującą powoływanie spółek, związki zawodowe chcą nacjonalizacji PR, czyli powrotu do sytuacji sprzed usamorządowienia.

Prezydent ZKM Leszek Miętek skierował do resortu infrastruktury i rozwoju analizę SWOT (silne oraz słabe strony, szanse i zagrożenia) obu tych wariantów. Za zalety lansowanej przez samorządy regionalizacji uznał konieczność stosunkowo niewielkich zmian w budowie struktur regionalnych na bazie funkcjonujących już spółek wojewódzkich, takich jak Koleje Mazowieckie, Śląskie, Dolnośląskie, Wielkopolskie itp. Nie byłoby też konieczności wycofania się z procesu usamorządowienia. Być może tzw. efekt nowości uspokoiłby na pewien czas opinię publiczną, że regionalizacja to reforma, która przyniesie dobre skutki.

**J**eśli chodzi o słabe strony, propozycja samorządów nie rozwiązuje, ale wręcz utrwała wszelkie negatywne zjawiska wynikające z usamorządowienia PR. Wśród nich wymienić trzeba utrzymanie wysokich kosztów funkcjonowania spółek, rozdrobionych punktów utrzymania taboru, gorsze wykorzystanie zasobów kadrowych i taborowych do granic województw objętych regionem, ograniczenie optymalizacji zakupów i modernizacji taboru, trudności ze stworzeniem oferty wykraczającej poza granice województw i kompatybilnej z innymi przewoźnikami (problem skomunikowania). Funkcjonowanie ważnego segmentu transportu kolejowego w Polsce zostałoby w dużej mierze scedowane na kierujące się lokalnymi potrzebami i interesami samorządy, co wydatnie ograniczy możliwość prowadzenia spójnej polityki transportowej kraju. Dla biedniejszych województw oznacza to zagrożenie wycinaniem połączeń i protestami z tym związanymi. Nie ma też

gwarancji, że środki budżetowe nie zostaną skierowane na inne cele niż transport kolejowy. Nie ma kompleksowej polityki kształcenia kadr dla kolejnictwa.

Zagrożenia to utrzymanie rozdrobienia wysokich kosztów stałych związanych np. z modernizacją i zakupem taboru oraz utrata korzyści skali. Mogą one przełożyć się na dalsze zadłużanie spółek wojewódzkich, znaczne zwiększenie finansowania przewozów regionalnych, bądź też drastyczne ich ograniczanie.

**A**ewentualne cięcia w rozkładach jazdy zniweczyłyby efekt związany ze wzrostem nakładów na modernizację infrastruktury kolejowej oraz zwiększyły udział transportu drogowego. Prawdopodobny wówczas wzrost liczby wypadków drogowych to dodatkowe koszty społeczne – wynikające z likwidacji ich skutków.

Mocne strony nacjonalizacji to wprowadzenie poprzez stabilne zapisy ustawowe przewidywanego w długim okresie czasu poziomu dofinansowania usługi przewozowej o charakterze publicznym. Zaproponowana przez związki zawodowe koncepcja pozwala na wieloletnie planowanie i gospodarowanie zasobami w sposób uwzględniający możliwości finansowe państwa i potrzeby komunikacyjne w poszczególnych regionach. Przyczynia się do ograniczenia kosztów stałych, zwiększa efektywność

zarządzania spółką PR, gospodarowania taborem, wykorzystania kadr (m.in. przesuwanie obsługi pracy trakcyjnej). Wzmacnia też pozycję przetargową spółki Przewozy Regionalne przy zakupach, naprawach i modernizacjach taboru. Możliwość ujednoczenia parku taborowego, łatwość koncentracji i ograniczenia punktów utrzymania pozwala wreszcie na obniżenie kosztów. Dodajmy do tego łatwość dostosowania relacji pociągów do potrzeb podróży bez ograniczenia do terytorium województwa i zwiększenie możliwości koordynacji rozkładów jazdy oraz stworzenia kompatybilnej, wraz z innymi przewoźnikami, oferty dla podróży.

Wariant związkowy wiąże się z koniecznością ustawowego zabezpieczenia usług o charakterze publicznym oraz przeprowadzenia głębokich przekształceń, z włączeniem spółek wojewódzkich do wspólnej organizacji. Wymaga sporych nakładów finansowych. Istotną trudnością jest podjęcie decyzji politycznej o wycofaniu się z zakończonego fiaskiem usamorządowienia, które doprowadziło PR na skraj upadłości. Samorządom raczej nie będzie w smak rezygnacja ze spółek finansowanych z wykorzystywaniem środków uzyskiwanych ze zwiększonych odpisów CIT i PIT, dających możliwość obsadzania stanowisk w zarządach i radach nadzorczych, a także regionalnego zlecenia usług podwykonawczych.

Najbliższe tygodnie pokażą, czy negocjacje doprowadzą do zbliżenia stanowisk i stworzenia programu naprawczego. Wierzymy, że tak się stanie. ■

R.



Fot. G. Mocz

# Interwencja w sprawie płac

Dyrektorzy zakładów Przewozów Regionalnych chcieli „przyszczędzić” kosztem załogi, ale zachowaliśmy czujność.

Marzec to miesiąc, w którym dyrektorzy zakładów przewozów regionalnych powinni wdrożyć podwyżki w elemencie wynagrodzenia zasadniczego. Zgodnie z porozumieniem zawartym z pracodawcą w październiku 2013 r., każdy zatrudniony powinien otrzymać kwotę 50 zł do uposażenia zasadniczego, co spowoduje wzrost pochodnych oraz waloryzację premii stałej. Wydawałoby się, że jest to czytelne i nie wymaga szczególnej uwagi z powodu na jasne zapisy zawarte w porozumieniu. Okazuje się jednak, że dla niektórych dyrektorów zakładów PR porozumienie płacowe jest zbyt trudne do wykonania.

Postanowili bowiem kosztem pracowników poprawić budżet, którym

dysponują. Przedstawiona przez nich propozycja przewidywała zabranie z kwoty 50 zł środków niezbędnych na pochodne oraz wzrost premii stałej. Poprzez taką interpretację uznali, że nie jest to wzrost wynagrodzeń o 50 zł w uposażeniu zasadniczym, lecz o kwotę 30 zł. Spotkało się to z ostrą reakcją szefa KKZZ, prezydenta ZZM Leszka Miętka, który skierował na ręce prezesa Tomasza Pasikowskiego pismo, że takie działanie spowoduje zerwanie porozumienia płacowego. Natychmiastowe działania zarządu spółki PR doprowadziły do rozwiązania problemu.

W procesie wdrażania podwyżek są kolejne sygnały o próbach włączenia premii stałej do wynagrodzenia zasad-



niczego. Składnikami premii stałej są elementy pojedynki, szkodliwego, uciążliwego, warunków niebezpiecznych oraz posiłków regeneracyjnych-wzmacniających. Jest waloryzowana przy każdym wzroście wynagrodzenia zasadniczego. ZZM uważa, że wszelkie rozmowy w tej sprawie powinny być prowadzone na szczeblu spółki celem ujednoczenia i wypracowania najbardziej korzyst-

# Nowe systemy wynagradzania

Współkach PKP Intercity i PKP Cargo Serwis trwają prace nad zmianą systemów wynagradzania.

W PKP Intercity rozpoczęły się w 2013 roku – zgodnie z założeniami przyjętymi przy wprowadzaniu ZUZP. Kolejne spotkanie związków zawodowych z pracodawcą, z udziałem Pawła Hordyńskiego, członka zarządu – dyrektora finansowego oraz Ewy Boguszczyńskiej, dyrektor wykonawczej, odbyło się 18 marca. – Zasadniczym problemem jest formuła postępowania. Nie można toczyć rozmów w tak ważnej sprawie pod „pistoletem” wypowiedzenia układu. Mam nadzieję, że strona społeczna wyciągnęła wnioski

z PUZP i ten numer nie przejdzie – mówi wiceprezydent Krzysztof Ciećka.

Dotychczasowe wyniki prac nad nowym systemem wynagrodzeń nie wnoszą nic nowego do sprawy. Ponad rok zajęło specjalistom z firmy doradczej PWC dojście do wniosku, by część elementów wynagrodzenia włączyć do wynagrodzenia zasadniczego (bez możliwości waloryzacji w przyszłości). Przygotowane przez nich wartościowanie stanowisk nie oddaje intencji związkowych w kwestii porządkowania siatki płac oraz nie uwzględni

specyfiki stanowisk związanych z prowadzeniem ruchu pociągów, obciążeń i ryzyka zawodowego jakie na nich występują. Dodatkowo w stosunku do „robotników” nie będzie miało większego wpływu na wysokość wynagrodzenia.

Wprowadzenie nowego systemu wynagrodzeń miało zlikwidować różnice w wysokości zarobków pracowników zatrudnionych na tych samych stanowiskach. – Firma mająca profesjonalnie opracować charakterystykę każdego stanowiska wykonała to jakby miała wskazany określony wynik, a jej zadaniem było udowodnić to, co założone. Z tego powodu związki zawodowe zaprotestowały przeciwko modyfikacjom przedstawionych przez PWC. Cały czas jednak jesteśmy gotowi do rozmów. Kolejne spotkanie z pracodawcą w tej sprawie

nych rozwiązań. – Dlatego nie możemy się zgodzić na podejmowane inicjatywy dyrektorów zakładów, że z kwoty 700 złotych chcą włączyć do wynagrodzenia zasadniczego sumę około 350 do 400 zł. Nie trzeba dużego sprytu żeby zauważyć, że gdzieś podziła się 300 złotych – mówi wiceprezydent ZZM Sławomir Centkowski. – Według tłumaczy dyrektorów, wzrost wynagrodzenia zasadniczego spowoduje wzrost wypłaty nagrody jubileuszowej oraz przyszłej odprawy emerytalnej. – Czyli dyrektor zakładu chce zaciągnąć pożyczkę w wysokości 300 zł od pracownika na bliżej nieokreślony termin i oddać to za kilka lat. – dodaje. Pytania jakie się nasuwają, to czy za kilka lat będzie jeszcze funkcjonował obecny system płac i czy nadal będzie funkcjonować spółka Przewozy Regionalne. – Nie potrafię na to odpowiedzieć, więc również nie zgadzamy się na zaciągnięcie kredytu u pracownika na rzecz pracodawcy, który chciałby się pochwalić sukcesami finansowymi przed kierownictwem spółki PR – mówi wiceprezydent Centkowski. ■

odbędzie się 2 kwietnia – mówi wiceprezydent Ciećka.

O tym, że można bez wynajmowania firm doradczych zaproponować stronie społecznej całkiem logiczną drogę dojścia do podobnego celu świadczy przykład PKP Cargo Service. W spółce tej również trwają prace nad zmianą systemu wynagrodzeń, nad zlikwidowaniem dysproporcji w wynagradzaniu pracowników na takich samych stanowiskach. Złożona przez pracodawcę propozycja wartościowania stanowisk oparta na doświadczeniu kolejowym, a nie teorii, jest bliska akceptacji przez stronę społeczną. Propozycja zrównania różnic w wynagrodzeniu ma również sensowne uzasadnienie. Kolejne spotkanie 27 marca powinno doprowadzić do wyjaśnienia różnic w stanowiskach stron. ■

## Głos Maszynisty

# Kolej na czas pracy

**P**oprawa bezpieczeństwa to priorytet, który determinuje nasze działania. Wydanie rozporządzeń ws. świadectw i licencji maszynisty, regulujących m.in. czas szkoleń, to nie koniec batalii. Następnym milowym krokiem to ustawa o czasie pracy maszynistów. Trafili do nas założenia do projektu tego dokumentu.

Specyfika transportu kolejowego wymaga stworzenia odrębnych regulacji. Stworzono je w innych gałęziach transportu – np. dla kierowców wykonujących przewóz drogowy, czy pilotów i członków załóg powietrznych w transporcie lotniczym. W transporcie kolejowym istnieje analogiczna potrzeba regulacji czasu pracy i odpoczynku pracowników odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu kolejowego, w szczególności maszynistów. ZZM upomina się o to niemal od początku swojego istnienia.

Ze względu na obciążenia fizyczne, psychiczne, jak i emocjonalne, występujące w pracy maszynistów, nieprzekraczanie przez nich czasu pracy ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa. Chodzi m.in. o obciążenia statyczne związane z przyjmowaną pozycją ciała i brakiem możliwości jej zmiany, ekspozycję na hałas, wstrząsy i drgania przenoszone przez siedzisko oraz złe warunki mikroklimatyczne kabiny sprzyjające występowaniu różnych dolegliwości ze strony układu mięśniowego i szkieletowego. Obciążenia psychiczne to konieczność nieprzerwanego odbioru i przetwarzania informacji oraz stres związany z występowaniem zdarzeń nagłych, wymagających natychmiastowej reakcji.

Zakres przedmiotowy nowej ustawy będzie obejmował ustalenie norm czasu pracy dla maszynistów, w tym maksymalnego czasu pracy, wymaganego czasu odpoczynku, maksymalnego limitu godzin nadliczbowych oraz składników czasu pracy. Ustawa będzie też zawierała przepisy określające obowiązki maszynistów i przedsiębiorców, kompetencje organu odpowiedzialnego za przestrzeganie przepisów oraz katalog sankcji za nieprzestrzeganie jej postanowień. Zaproponowany przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju projekt do założeń ustawy na pierwszy rzut oka posiada w naszej ocenie plusy i minusy.

### PLUSY:

- Wprowadza się pojęcie pracodawcy albo przedsiębiorcy, co zablokuje furtkę do omijania przepisów;
- Wprowadza się pojęcie maszynisty – osoby uprawnionej do prowadzenia pojazdu trakcyjnego po infrastrukturze kolejowej lub bocznicach kolejowych, na podstawie licencji i świadectwa maszynisty albo prawa kierowania pojazdem trakcyjnym, wydanych na podstawie ustawy o transporcie kolejowym, która świadczy pracę lub usługi na podstawie jakiegokolwiek stosunku prawnego.
- Ustala się miejsce rozpoczęcia pracy – adres oddziału, lub siedziby (nie obszar geograficzny) lub inne miejsce, w którym maszyniści są zobowiązani do stawienia się przed lub po zakończeniu świadczenia pracy. Ma ono być wpisane obligacyjnie zarówno w umowę o pracę, jak i cywilnoprawną.
- Obowiązek prowadzenia ewidencji czasu pracy zostanie rozciągnięty również na przedsiębiorców, którzy korzystają z usług maszynistów na podstawie umów cywilnoprawnych.
- Jazda transgraniczna będzie normowana przez przepisy Unii Europejskiej;

DOKOŃCZENIE NA STR. 6

## Z prac Rady Krajowej

**S**ukcesy legislacyjne oraz sytuacja w poszczególnych spółkach były głównymi tematami marcowego posiedzenia Rady Krajowej.



Przewodniczący poszczególnych sektorów omówili bieżącą sytuację. Piotr Rybikowski, stojący na czele Sektora Przewozów Pasażerskich przedstawił zagadnienia związane z jazdą maszynistów czeskich pociągami PKP Intercity w Polsce, doborem i szkoleniem pracowników na stanowisko maszynisty, nowymi regulaminami organizacyjnymi zakładów m. in. w zakresie wyliczania wynagrodzeń pracowników. Jako pełnomocnik procesowy maszynisty występujący z ramienia związku w sprawie sądowej po wypadku w Babach (w kwietniu odbyły się 4 rozprawy) podzielił się swoimi refleksjami i zaapelował, aby nie przechodzić nad żadną nieprawidłowością w bezpieczeństwie ruchu kolejowego do porządku dziennego. Tym bardziej, że niemal każdy członek ZZM ma telefon z aparatem i funkcją nagrywania video, którym można udokumentować nieprawidłowe działanie urzędów.

Przewodniczący Sektora Spółek Samorządowych Marek Kielar przedstawił pokrótce kwestie związane z Przewozami Regionalnymi, oscylujące wokół sporu zbiorowego oraz interwencji Konfederacji

Kolejowych Związków Zawodowych przeciwko łamaniu porozumienia w sprawie podwyżek płac. Szybka reakcja prezydenta Leszka Miętka uregulowała tę sprawę.

Przewodniczący Sektora Przewozów Towarowych Tadeusz Stachaczyński omówił sprawę podwyżek w PKP Cargo. Na ostatnią propozycję zarządu strona społeczna nie wyraziła zgody, a następne spotkanie w tej sprawie zaplanowano na 1 kwietnia. Prezydent ZZM wysłał ponadto pismo protestacyjne do zarządu przeciwko łamaniu prawa pracy – nie realizowaniu urlopów zgodnie z planem uzgodnionym na 2014 rok z organizacjami związkowymi oraz planowaniu godzin nadliczbowych.

Jeśli chodzi o inne spółki, w Kolejach Mazowieckich rozpoczęto negocjacje ws. podwyżek. Równolegle trwają rozmowy o ZUZP, którego treść jest w połowie już uzgodniona. Następne spotkanie w tej sprawie ma się odbyć na początku kwietnia.

Zarząd Kolei Śląskich do końca marca zobowiązał się wydać pracownikom umowy na czas nieokreślony, a w sprawie ZUZP trwają rokowania. Obecnie przygotowywana jest analiza wartościowania pracy na poszczególnych stanowiskach.

Członkowie Rady Krajowej rozmawiali również o wejściu w życie z początkiem marca nowych rozporządzeń w sprawie szkolenia maszynistów oraz projekcie ustawy o czasie pracy maszynistów. Przyjęli również program Krajowego Zjazdu Delegatów ZZM (10–11 kwietnia, CSiD Warszawa, ul. Minerska) oraz omówili kwestie organizacyjne związane z XVII Turniejem Piłki Nożnej.

## Kolej na czas pracy

DOKOŃCZENIE ZE STR. 5

- Za łamanie przepisów przewidziana jest grzywna dla maszynisty, a także wysoka kara dla pracodawcy w wysokości 2% rocznego przychodu, osiągniętego w poprzednim roku kalendarzowym;
- Krótki termin przejściowy obligujący do dostosowania się do przepisów – 6.

### MINUSY:

- W zakresie nieuregulowanym ustawą stosuje się przepisy Kodeksu pracy.

Relacje pomiędzy Kodeksem pracy, a postanowieniami ustaw szczególnych reguluje art. 5 Kodeksu. Niestety, artykuł ten wyłącza niejako postanowienia kodeksowe, co oznacza, że można zaproponować rozwiązania gorsze od Kp.

- Okres rozliczeniowy czasu pracy ma wynosić 4 miesiące;
- Dopuszczalna ilość rocznych nadgodzin – 250, podczas gdy Kp przewiduje 150. Należałoby się zastanowić, czy można w pracy maszynistów ustanowić inną (większą,

niż kodeksową) liczbę nadgodzin. Naszym zdaniem – kategorię nie.

- Wszelki zakres kontroli przestrzegania przepisów spada na Urząd Transportu Kolejowego. Pytanie tylko, czy UTK jest na to gotowe – czy zostało wzmocnione kadrowo, aby sprostać temu zadaniu.

Obecnie projekt założeń jest poddany konsultacjom społecznym, również przez ZZM na szczeblach organizacji w całym kraju. Nasze uwagi zgłosimy do MliR.

## Zielone światło dla liberalizacji

**P**rzegłosowany 26 lutego przez Parlament Europejski tzw. Czwarty Pakiet Kolejowy przewiduje m.in. wpuszczenie konkurencji na tory w całej Unii Europejskiej. Otwarcie krajowych rynków przewozów pasażerskich dla zagranicznych operatorów miałyby nastąpić w 2019 r. Dla polskich spółek nie jest to dobra wiadomość.

Eurodeputowani oraz Komisja Europejska, która przedłożyła projekt europarlamentowi, chcą tym sposobem poprawić jakość i efektywność świadczonych usług oraz dokończyć procesu tworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Gwoli przypomnienia, rozpoczął się on 13 lat temu – pierwsze regulacje miały miejsce w 2001 roku. Solą w oku unijnych instytucji jest podział kontynentu pod względem technicznym i administracyjnym na różne strefy kolejowe. Dotyczy to także państw członkowskich UE. Choć nie wszystkich, bo 2 kraje spośród 28. – Cypr i Malta – w ogóle nie posiadają sieci kolejowej.

Jak wyjaśnia na swojej stronie internetowej europoseł Bogusław Liberadzki, sprawozdawca występujący w imieniu Grupy Postępowego Sojuszu Socjalistów i Demokratów w Parlamencie Europejskim, Czwarty Pakiet Kolejowy składa się z sześciu wniosków legislacyjnych zgrupowanych w dwa filary – polityczny oraz techniczny. Obejmują one kwestie poprawy konkurencyjności sektora kolejowego, dostępu do infrastruktury i usuwania technicznych barier.

### Otwarcie i separacja

Głównymi elementami Czwartego Pakietu są rozporządzenia odnoszące się zasadniczo do dwóch zagadnień. Pierwsze dotyczy otwarcia rynku krajowych kolejowych usług pasażerskich. Parlament chce, by stało się to od grudnia 2019 r. Warto podkreślić, że jak dotychczas całkowicie zliberalizowały swoje rynki w tym obszarze jedynie dwa kraje – Szwecja i Wielka Brytania. Częściowo „furtki” uchylili natomiast Niemcy, Austria, Włochy, Czechy i Holandia.

Drugie z zagadnień odnosi się natomiast do zarządzania infrastrukturą kolejową. Parlament Europejski wezwał do ścisłej separacji instytucjonalnej między zarządcą infrastruktury (w Polsce jest nim PKP PLK), a przewoźnikami (np. PKP Intercity). Wyjątek poczyniono dla małych, zintegrowanych firm operujących na liniach o długości poniżej 500 km, jak np. PKP LHS. Krajowi zarządcy infrastruktury zostaną zobowiązani do umożliwienia dostępu do sieci kolejowej przewoźnikom z całej Unii na równych zasadach. Dodajmy może jeszcze, że wyda-

waniem zezwoleń na wprowadzanie do eksploatacji taboru oraz certyfikatów bezpieczeństwa dla operatorów miałyby się zająć Europejska Agencja Kolejowa.

### Protest w Strasbourgu

Liberalizacji kolei przeciwstawiają się europejskie związki zawodowe, obawiające się utraty miejsc pracy. W trakcie głosowania przed unijnymi budynkami w Strasbourgu głośno protestowało blisko 3 tysiące kolejarzy. Europoseł Liberadzki przekonuje, że interesy pracownicze zostały zabezpieczone. – Udało mi się włączyć obowiązek przenoszenia pracowników w przypadku zmiany operatora kolejowego, dzięki czemu ochrona socjalna i skuteczna konkurencja mogą współistnieć – powiedział po głosowaniu. Jak dodaje, Komisja Europejska chciała zmusić państwa członkowskie do rozpisywania przetargu na każdą usługę kolejową, ale przyjęto zgłoszoną przez niego poprawkę stwarzającą możliwość zrównoważonego, bezpośredniego udzielania kontraktów na usługi pożytku publicznego przez właściwe organy.

### A nasi przewoźnicy gotowi?

Przyjęte przez PE rozwiązania budzą lęk nie tylko pracowników, ale również wśród operatorów. Oddzieleniu zarządzania infrastrukturą kolejową od przewozów mocno sprzeciwiali się giganci – niemiecki Deutsche Bahn i francuski SNCF. A jak to się ma do naszych spółek? Nie dalej jak rok temu ówczesny wiceminister transportu Andrzej Massel mówił bez ogródek, że „rozwiązania proponowane przez Komisję Europejską w tzw. Czwartym Pakiecie Kolejowym mogą niekorzystnie wpłynąć na polski rynek, a ich przyjęcie może rodzić obawy co do dalszego istnienia niektórych przewoźników”. W podobnym tonie wypowiada się teraz dla inny były wiceminister transportu, obecnie ekspert w ZDG TOR Bogusław Kowalski. Jego zdaniem polscy przewoźnicy na razie nie są gotowi na liberalizację rynku. – Niektóre spółki, np. Przewozy Regionalne, mogą mieć problemy z tym, aby sprostać konkurencji z zewnątrz. Konieczna jest szybka modernizacja infrastruktury oraz ustanowienie wspólnych biletów. W przeciwnym wypadku spółkom tym grozić będzie likwidacja miejsc pracy – powiedział serwisowi „Newseria”.

Jak informuje Polska Agencja Prasowa, swoje stanowisko w sprawie Pakietu muszą określić jeszcze rządy; wówczas rozpoczną się negocjacje krajów UE z PE.

■  
R.



*Pociąg włoskiego prywatnego operatora kolei dużej prędkości – firmy NTV. Fot. raz*

# Związkowa pomoc prawna

Znajomość prawa pracy to podstawa warsztatu każdego Związkowca. Szkoleń z tego zakresu nigdy dość, tym bardziej, że przepisy się zmieniają, podobnie jak wszystko dookoła. W marcu przedstawiciele ZMZ wzięli udział w dwóch prawnych blokach szkoleniowych zorganizowanych przez OPZZ i Radę Krajową ZMZ.

Dzięki środkom z Europejskiego Funduszu Społecznego OPZZ przeszkoliło swoich przedstawicieli, m.in. z Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych, z reprezentowania pracowników w sądach pracy w charakterze pełnomocników procesowych. Pierwsza z dwóch części szkolenia odbyła się w dniach 6–8 marca w warszawskiej siedzibie OPZZ. Druga zaplanowana jest na koniec miesiąca.

## Pełnomocnik procesowy

Pełnomocnikiem procesowym pracownika w sądzie może być nie tylko adwokat czy radca prawny, ale również przedstawiciel związku zawodowego. Jednym z priorytetów OPZZ jest więc takie wyszkolenie związkowców, aby mogli wspierać pracowników również na sali sądowej. Dla przedstawiciela związku zawodowego to prawo jest przywilejem, ale jednocześnie wielkim zobowiązaniem – pełnomocnik musi być bardzo dobrze przygotowany merytorycznie, jak również posiadać umiejętność wypowiadania się przed sądem. Dlatego też projekt OPZZ jest kompleksowy – obejmuje szkolenia, doradztwo i możliwość udziału w międzynarodowej debacie promującej dobre praktyki polskie i zagraniczne z zakresu przestrzegania prawa pracy, podczas których kursanci zgłębiają meandry kodeksu pracy, prawa związkowego i materialnego, procedur i pism procesowych oraz zachowania w sądzie.

Szkolenia mają charakter warsztatowy. Koncentrują się głównie na analizie najczęstszych przypadków procesowych w pracy związkowca, jak np. roszczeń pracownika w razie nie-

uzasadnionego lub niezgodnego z prawem wypowiedzenia umowy o pracę przez pracodawcę, aktów dyskryminacji, mobbingu, jak również taktyki obrony na wypadek, gdy pracownik występuje w sądzie w roli pozwanego. Podstawowym elementem tej „kuchni procesowej”, który kursanci ćwiczą wielokrotnie podczas szkolenia jest opanowanie wymogów formalnych podczas konstruowania pozwu i odpowiedzi na pozew. Szkolenie prowadzi Andrzej Szuperski – krakowski radca prawny z 30-letnim doświadczeniem, jak sam o sobie mówi – z przekonania związkowiec. Jest to zatem doskonała okazja do wymiany doświadczeń, kon-





sultowania konkretnych przypadków z pracy związkowej z praktykiem reprezentującym na co dzień interesy pracowników w sądach pracy.

### Warsztaty prawne ZZM

Rada Krajowa ZZM organizuje również warsztaty z prawa pracy we własnym zakresie. Na tegoroczne zgłosiło się wielu chętnych, dlatego zaplanowano aż 3 cykle. Pierwszy już się odbył w terminie 10–12 marca w Centrum Konferencyjno Szkoleniowym spółki „CS Szkolenie i Doradztwo” przy ul. Minerskiej w Warszawie.

Na trzydniowym szkoleniu 24 przedstawiciele ZZM miało okazję doszlifywać swoje wiadomości z zakresu uprawnień związków zawodowych, prawa pracy i procedur sądowych niezbędnych do świadczenia pracownikom skutecznej pomocy prawnej. Szkolenie prowadziła Małgorzata Karolczyk-Pundyk, prezes Forum Pokrzywdzonych Przez Państwo – organizacji zajmującej się na co dzień obsługą prawną związków zawodowych, a także doradztwem i szkoleniami z tego zakresu. ■

M. Szulecka

## Pionierski projekt IC

**P**KP Intercity jako pierwszy przewoźnik w Polsce uruchomi program powypadkowego wsparcia psychologicznego oraz szkoleń psychologicznych dla drużyn trakcyjnych i konduktorskich.

Spółka chce tym sposobem pomóc swoim pracownikom rozwijać kompetencje związane ze sferą psychologiczną. W trakcie organizowanych warsztatów poruszone będą zagadnienia z zakresu psychologicznych aspektów funkcjonowania człowieka – w kontekście pracy, wydajności i stresu. To jednak nie wszystko. PKP Intercity chce szczególnie zadbać o pracowników, którzy podczas służby byli uczestnikami wypadków z ofiarami śmiertelnymi. Na specjalnych zajęciach dowiedzą się o sposobach radzenia sobie ze skutkami, jakie tego typu wydarzenia mogą wyrzucić na psychice. Skala i zakres działań sprawiają, że jest to program nowatorski nie tylko jeśli chodzi o PKP Intercity, ale i całą Grupę PKP – czytamy w intranecie.

Do tematu wrócimy. ■

### Głos Maszynisty

PKP CARGO S.A. największy kolejowy przewoźnik towarowy w Polsce i jeden z największych i najbardziej profesjonalnych operatorów logistycznych w Europie **poszukuje kandydatów na stanowisko:**

## Maszynista pojazdów trakcyjnych

na terenie całej Polski

Osoba na tym stanowisku będzie odpowiedzialna za prawidłową obsługę pojazdu trakcyjnego podczas wykonywania pracy z zachowaniem zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zgodnie z obowiązującymi przepisami kolejowymi.

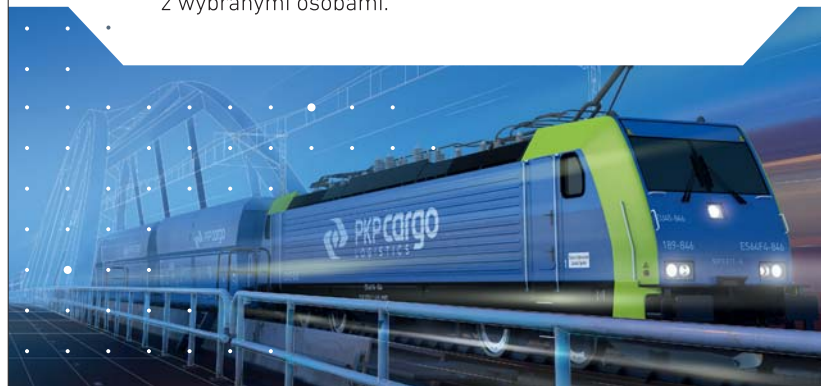
- •
- • • **Wymagania podstawowe:**
- • • • • ○ kwalifikacje zawodowe poświadczone:
  - posiadaniem świadectwa złożenia egzaminu kwalifikacyjnego/ścistego na stanowisko maszynisty spalinowego i/lub elektrycznego pojazdu trakcyjnego lub
  - posiadaniem licencji i świadectwa maszynisty (w kategorii A+B2) zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami,
- • • • • ○ spełnienie wymagań zdrowotnych zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami,
- • • • • ○ niekaralność za przestępstwa popełnione umyślnie,
- • • • • ○ dyspozycyjność, samodzielność, odpowiedzialność i zaangażowanie w wykonywaniu czynności.

### Dodatkowym atutem będzie:

- • • • • ○ posiadanie uprawnień manewrowego lub ustawiacza,
- • • • • ○ posiadanie uprawnień rewidenta taboru.

Zainteresowane osoby prosimy o przesłanie oferty (CV i list motywacyjny) na adres:  
**rekrecja.maszynista@pkp-cargo.eu**

- • • • •
- • • • • Prosimy o zamieszczenie zgody na wykorzystanie danych osobowych w procesie rekrutacji zgodnie z ustawą o ochronie danych osobowych z dnia 29.09.1997r. (Dz. U nr 133 poz.883). Jednocześnie informujemy, że skontaktujemy się tylko z wybranymi osobami.



# Panie maszynistki

**O**bchodzony na całym świecie Dzień Kobiet jest dobrą okazją by przyjrzeć się jak w naszym zawodzie radzą sobie panie. W zachodniej Europie jeździ ich coraz więcej. W Polsce mamy na razie jedną maszynistkę.

Za naszą zachodnią granicą, w samym tylko Deutsche Bahn zatrudnione są 524 maszynistki. W hiszpańskich RENFE i FGC (przewoźnik regionalny w Katalonii) pracuje ich łącznie 187. W Anglii kobiety

stanowią ponad 30% załogi maszynistów. U naszych południowych sąsiadów pracują w tym zawodzie trzy panie. Dwie z nich w ruchu pasażerskim (Koleje Czeskie CD i Leo Express), jedna w CD Cargo.

## Czuję się doskonale!

**M**ichalina Piwańska nigdy nie liczyła przejechanych kilometrów, ale od chwili gdy zaczęła prowadzić pojazdy szynowe nazbierałoby się ich setki tysięcy. Obecnie pracuje w zawodzie maszynisty w Kolejach Wielkopolskich. Najczęściej można ją spotkać na trasach Poznań–Wągrowiec (Gołańcz) oraz Poznań–Wolsztyn.

Mieszka pod Poznaniem. Od wczesnego dzieciństwa interesowała się koleją. Mama zabierała ją i jej siostrę na wycieczki do Poznania, żeby dziewczynki zobaczyły jak wygląda podróż pociągiem. Wówczas jeszcze nie podejrzewała, że kolej stanie się w przyszłości jej pasją i życiem.

Po ojcu i dziadku odziedziczyła dar prowadzenia pojazdów – obydwaj są zawodowymi kierowcami. Kultywowali również tradycje kolejowe. Dziadek pracował w Przedsiębiorstwie Robót Kolejowych od lat 50. aż do emerytury. Ojciec pracował tam od 1984 roku.

Michalina Piwańska studiowała pielęgniarstwo, ale szybko pasja upomniała się o nią. Po skończeniu 21 lat, gdy mogła ubiegać się o przyjęcie na kurs motorniczego, nie wahała się ani chwili. Udało się jej połączyć hobby z pracą zawodową. Do dzisiaj ulubionym typem pojazdu pozostaje dla niej tramwaj Siemens Combino.

Kiedy zrobiła następny krok w karierze i została przyjęta na kurs maszynisty, początkowo wszyscy byli zaskoczeni. Koledzy maszyniści szybko przywykli i dobrze oceniają jej pracę. Trudniej chyba przyzwyczaić pasażerów do kobiety za nastawnikiem szynobusów. Całkiem niedawno po zakończonym kursie kierownik pociągu powiedziała

Nasza „rodzynka”, Michalina Piwańska, wzbudziła swego czasu sporą sensację uzyskując licencję z numerem 0001. Stała się tym samym pierwszą kobietą z licencją maszynisty w Polsce. Czy można się spodziewać, że teraz kobiety szturmem wkroczą do zawodu? Raczej nie, a powodów jest wiele. Przede wszystkim nie można porównywać Polski do Europy Zachodniej. To w dalszym ciągu „inny świat”. Myśl techniczna, tabor, organizacja pracy bardzo się różni w krajach, gdzie

jej o zaskoczonych dwóch podróżnych, które dopytywały, czy pociąg prowadzi kobieta.

Cieszy się, że dostała szansę, bo w roli maszynisty czuje się doskonale. Twierdzi, że nie potrafiłaby odnaleźć się w biurze, bo musi być w ciągłym ruchu. Na pytanie, czy zawód maszynisty powi-



nien być szerzej otwarty dla kobiet odpowiada, że to zależy od samych zainteresowanych. Według niej pracę powinno się przede wszystkim lubić. Jeśli nie ma się choć cienia zainteresowania w kierunku danego zawodu, to bez względu na płeć nie będzie się go dobrze wykonywać.

Michalina Piwańska to prawdziwa pasjonatka – jest członkinią Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych. W wolnych chwilach bardzo chętnie czyta Głos Maszynisty. ■

panie częściej próbują swoich sił jako maszynistki. Polska w dalszym ciągu nadrabia braki.

Po wyjeździe na szlak maszynista jest pozostawiony sam sobie. Gdy trzeba sprzęgać ze składem, zdarzy się rozerwanie pociągu, jakaś usterka musi sobie poradzić bez pomocy innego pracownika. Nasz tabor ma przede wszystkim jeździć, tymczasem w innych krajach jest szybciej przystosowywany do nowych realiów i wyposażany w rozwiązania ułatwiające pracę. Jeżeli

do damy do tego stres, wielką odpowiedzialność, psychiczne „zużycie materiału” po każdej służbie, wymogi fizyczne, bardzo duże wymagania zdrowotne, rozpoczynanie pracy o różnych porach dnia i nocy, a nawet takie prozaiczne niedogodności jak brak sanitariatów na lokomotywach, to nie ma się co dziwić, że panie nie ustawiają się w długich kolejkach do tego zawodu.

Pozostaje jeszcze jeden element – mentalny. Kulturowo zawód maszynisty został niejako przypisany do męż-

czyzny. Podobnie jak w innych „męskich zawodach” paniom nie jest łatwo się przebić. Przykład naszej Michaliny Piwańskiej i czeskiej Andrei Matějčkové dowodzi jednak, że panowie są w stanie zaakceptować kobiety w swoim zespole. Warunek jest jednak jeden – żadnej taryfy ulgowej, a jako, że sami są pasjonatami swojego zawodu, takiego samego zaangażowania wymagają od wszystkich maszynistów – bez względu na płeć.

Magdalena Szulecka

## Spełnione marzenie

**A**ndrea Matějčková już jako mała dziewczynka chodziła na stację oglądać pociągi. Zamiast bawić się lalkami, interesowała się techniką. Szczególnie fascynowali ją maszyniści doskonale radzący sobie z „kolosami”. Kiedy podrosła, praca w tym zawodzie stała się jej wielkim marzeniem.

Po miesiącach starań by dostać się na szkolenie, 1 marca 2010 roku znalazła się na południu kraju – w SOKV w Czeskich Budziejowicach (CD Cargo). Jak każdy kandydat na maszynistę zaczynała pracę od warsztatu, z narzędziami w rękach. Gdy już nauczyła się naprawy pojazdów mechanicznych, przeszła kurs dla maszynistów lokomotyw spalinowych. Po jego ukończeniu powróciła na warsztat, a po pomyślnie zdanym egzaminie zaczęła swoje pierwsze jazdy. Jej zawodowym celem jest ciągły rozwój i uzyskanie upraw-



# 1 000 tun v dívčích rukou

Tetování na zádech, žádné šatky ani střešníky na vysokých podpatcích. Služební triko, kalhoty montérkového střihu a těžká bagančata. Tady se totiž chodí po šterku, leze mezi vozy a okopávají brzdové zdrže. A je jedno, jestli jde o starého fírovského mazáka nebo čtyřiaadvacetiletou dívku.

2010. JILLOVA / PRAHA  
2010. ANTONÍN / PRAHA  
2010. ANTONÍN / PRAHA  
2010. ANTONÍN / PRAHA

**Artykuł o Andrei Matějčkové w CD pro vas. Została bohaterką tegorocznego kalendarza Kolei Czech**

nień do prowadzenia wszystkich lokomotyw trakcyjnych w kraju. Nie wyklucza również szkolenia z prowadzenia parowozów, ponieważ mają dla niej wielki urok.

Ani podczas szkolenia, ani już wykonując zawód nigdy nie miała problemów z otoczeniem. Wprost przeciwnie, zarówno instruktorzy, jak i koledzy maszyniści byli zawsze do niej życzliwie nastawieni i bardzo pomocni. Na plecach ma wytatuowane lokomotywy, co dla niedowiarków jest dowodem na to, że do zawodu podchodzi z prawdziwą pasją. Jest członkinią czeskiej Federacji Związków Zawodowych Maszynistów.



# Urlop na żądanie

Urlop na żądanie został wprowadzony po to, aby pracownik w nagłych sytuacjach – np. z powodu wypadku, niedyspozycji, konieczności załatwienia pilnych spraw osobistych, rodzinnych – miał możliwość usprawiedliwionego niestawienia się do pracy.

Zgodnie z artykułem 167<sup>2</sup> Kodeksu pracy, cyt.: „pracodawca jest obowiązany udzielić na żądanie pracownika i w terminie przez niego wskazanym nie więcej niż 4 dni urlopu w każdym roku kalendarzowym. Pracownik zgłasza żądanie udzielenia urlopu najpóźniej w dniu rozpoczęcia urlopu”. Wymiar urlopu na żądanie wynosi zawsze 4 dni i są to dni, które nie są planowane w planie urlopów. Oznacza to, że jeśli pracownik ma 26 dni urlopu, to w planie urlopów należy rozplanować jedynie 22 dni.

Wniosek o urlop na żądanie powinien zostać zgłoszony najpóźniej w dniu rozpoczęcia urlopu. Sąd Najwyższy stanął na stanowisku, że wniosek o urlop powinien zostać złożony najpóźniej przed rozpoczęciem dnia pracy (wyr. SN z 15.11.2006, I PK 128/06. OSNP, nr 23–24, poz. 346). Uznaje się nawet, że rozpoczęcie urlopu należy zasygnalizować najpóźniej w pierwszej godzinie pracy. Oczywiście mogą się zdarzyć graniczne wypadki losowe, które spowodują, że zgłoszenie urlopu na żądanie będzie możliwe dopiero w połowie dnia pracy albo później przed zakończeniem dniówki. Okoliczności te będą jednak musiały być udowodnione przez pracownika. Jeśli pracodawca nie uzna jego racji, pracownik będzie musiał przekonać o nich sąd pracy.

Zgodnie z orzecznictwem Sądu Najwyższego pracownik nie może rozpocząć korzystania z urlopu na żądanie

bez decyzji pracodawcy o udzieleniu mu urlopu, ponieważ takie zachowanie może zostać potraktowane jako ciężkie naruszenie obowiązków pracowniczych (wyr. SN z 16.9.2010, II PK 26/08, OSNP 2010, nr 3–4, poz. 36). Przy czym inne orzeczenia sądu są już bardziej łagodne, np. w jednym z orzeczeń sąd wskazał, że nieobecność w pracy po

**Od 1 lutego do 30 kwietnia 2014 r. Prezydium Rady Krajowej ZZM wprowadza dla Członków ZZM możliwości uzyskania indywidualnych porad prawnych. Dyżury prawnika odbywają się we wtorki i piątki w godzinach 8–20.**

**Porady można uzyskać dzwoniąc z numeru związkowego 667 \*\*\* \*\*\* pod numer 512 024 192. Istnieje również możliwość uzyskania porady drogą mailową. Szczegóły na serwerze ZZM.**

zgłoszeniu przez pracownika żądania udzielenia urlopu w trybie art. 167<sup>2</sup> Kp, na które pracodawca nie udzielił odpowiedzi, nie uzasadnia rozwiązania umowy o pracę bez wypowiedzenia na podstawie art. 52 par. 1 pkt. 1 (wyr. SN z 26.01.2005 r., II PK 194/04, OSNP 2005, Nr 17, poz. 271 z glosą B. Bury, MP 206, Nr 4, s. 219).

Sąd Najwyższy stwierdził, że pracodawca ma prawo odmówić udzielenia pracownikowi urlopu na żądanie, jednak decyzję tę muszą uzasadniać szczególne okoliczności dotyczące zakładu pracy (wyrok SN z 28 października 2008, II PK 123/09). Brak uzasadnionego sprzeciwu pracodawcy może zostać uznany za dorozumianą

zgodę na wykorzystanie przez pracownika urlopu we wskazanym przez niego terminie.

Kodeks pracy nie przesądza jednoznacznie kto decyduje o urlopie, a sądy uznały, że pracownik nie może sobie sam tego urlopu udzielić bez jakiegokolwiek zgody czy udziału pracodawcy. Kwestia jest bardzo drażliwa, ponieważ co do zasady pracodawca nie może się bez powodu nie zgodzić. Zgoda to inaczej udzielenie urlopu, innymi słowy pracodawca udzielając tego urlopu wyraża na niego zgodę. Jej brak to będzie odmowa udzielenia urlopu, która bywa przez pracodawców nadużywana. Moim zdaniem pracownik powinien żądać uzasadnienia odmowy na piśmie.

Z powołanego orzecznictwa można wysnuć taką zasadę: pracownik musi złożyć wniosek o urlop na żądanie i uzyskać zgodę na jego rozpoczęcie (udzielenie urlopu), niemniej brak tej zgody ze strony pracodawcy może nastąpić tylko w wyjątkowych sytuacjach. W Kodeksie pracy nie określono w jakiej formie należy składać wniosek o urlop. Brak formy wynika z tego, że urlop powinien być wykorzystany w sytuacjach nagłych, wobec tego nie zawsze możliwe będzie zastosowanie formy pisemnej.

Jeśli oczywiście to możliwe, powinniśmy składać wniosek w takiej formie, aby móc udowodnić jego złożenie, czyli pisemny wniosek, e-mail, sms. Wobec powyższego należy pamiętać o następujących warunkach urlopu na żądanie:

- zawsze wymaga wniosku, najpóźniej w dniu rozpoczęcia pracy,
- pracodawca musi wyrazić akceptację – innymi słowy nie może wyrazić sprzeciwu,
- spory w tym zakresie rozstrzygają sądy pracy.

Małgorzata Karolczyk-Pundyk

# Pożyteczna akcja

Urząd Transportu Kolejowego we współpracy z SOK rozpoczął kampanię informacyjno-edukacyjną, której celem jest podnoszenie świadomości społecznej na temat zagrożeń wynikających z niezachowania szczególnej ostrożności na przejazdach kolejowo-drogowych.

Zostanie ona przeprowadzona w okresie 16 marca–11 maja br. w 18 newralgicznych lokalizacjach na terenie całego kraju. Podczas akcji organizowanych na przejazdach pracownicy Urzędu wraz z funkcjonariuszami SOK będą m.in. rozdawać ulotki adresowane do kierowców. Przygotowany został również specjalny poradnik dla zmotoryzowanych. Ignorowanie elementarnych zasad bezpieczeństwa i przepisów ruchu drogowego przez kierowców oraz nieostrożność to przyczyny 99 proc. wypadków na przejazdach.

Z danych spółki PKP PLK – która nomen omen prowadzi od 2005 roku podobną akcję „Zatrzymaj się i żyj” – wynika, że w 2013 roku na prawie 14 tysiącach przejazdów kolejowo-drogowych w Polsce doszło do 211 wypadków i kolizji z udziałem pojazdów. Śmierć poniosło w nich 35 osób, a 34 zostały ciężko ranne. Zdecydowana większość zdarzeń

miała miejsce na niestrzeżonych, oznakowanych krzyżem św. Andrzeja i znakiem „Stop” przejazdach kategorii D oraz kategorii C wyposażonych w sygnalizację świetlną. Główne błędy popełniane przez kierowców to próby pokonania przejazdu przed zbliżającym się pociągiem (mimo znaków „Stop” i sygnalizacji ostrzegawczej), omijanie zamkniętych półrogatek oraz przejeżdżanie pod zamykającymi się szlabanami.

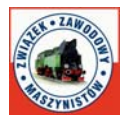
W ramach kampanii UTK zwraca się również do maszynistów – z przypomnieniem, że stosowanie sygnałów dźwiękowych w miejscach ustawienia wskaźników W6, W6a i W6b jest obligatoryjne. – Pod koniec grudnia ub. roku zostały wysłane pisma do wszystkich przewoźników, w których prezes UTK Krzysztof Dyl przypomina o dobrych praktykach dla maszynistów, w tym także o obowiązkowym stosowaniu sygnałów dźwiękowych Rp1 w miejscach, w których znajdują się odpowiednie wskaź-



niki – mówi Kamil Migala, rzecznik prasowy Urzędu. – Maszyniści nie odpowiadają za błędy kierowców, ale w ten sposób mogą wpłynąć na ich zachowanie i właściwą reakcję przed przejazdem kolejowym. Prawidłowe postępowanie w takich sytuacjach może uratować ludzkie życie – dodaje. ■ R.



## W TROSCE O BEZPIECZEŃSTWO



Ośrodek Szkoleń Zawodowych „PKP Intercity” S.A. oraz Prezydium Rady Krajowej ZZM proszą maszynistów o nadsyłanie przypadków nieprawidłowości w funkcjonowaniu sygnalizacji, nieprawidłowości ruchowych podczas obsługi pociągów oraz osygnalizowania wskaźnikami infrastruktury zarządzanej przez PKP PLK. Uwagi o nieprawidłowościach będą niezwłocznie przekazywane do zarządcy infrastruktury w celu ich usunięcia, a tym samym poprawy bezpieczeństwa ruchu pociągów.

Adresy e-mail na jakie należy przesyłać informacje: [zbigniew.budzinski@intercity.pl](mailto:zbigniew.budzinski@intercity.pl)  
[jacek.kosinski@intercity.pl](mailto:jacek.kosinski@intercity.pl) [bezpiecznety@wp.pl](mailto:bezpiecznety@wp.pl)



Informacje można również przekazywać bezpośrednio maszynistom instruktorom w sekcjach macierzystych.

Zbigniew Budziński  
Instruktor Centrali Spółki

Krzysztof Ciećka  
Wiceprezydent ZZM



# Pamiętamy!

**P**amiętamy i działamy – celem poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, unormowania kwestii szkoleń i czasu pracy maszynisty. W drugą rocznicę katastrofy kolejowej pod Szczekocinami, czciliśmy 3 marca pamięć ofiar tej straszliwej tragedii także pod tablicą pamięci w Chałupkach, na cmentarzu w Szczecinie oraz w kościołach w Warszawie i Goleniowie.



Fot. Red., R. Król, A. Kotkowski, G. Moc, G. Kocięga

## Pasje z dreszczykiem

**S**tarsi maszyniści Stanisław Busza i Jacek Łusiak potrafią wzorowo godzić obowiązki służbowe z pracą społeczną na rzecz członków związku. Obaj wiceprzewodniczący ZZM w Ostrowie Wlkp. znajdują także czas na inne aktywności, wymagające dużej odwagi.

Stanisław Busza uprawia ekstremalną dyscyplinę sportową, jaką jest spadochroniarstwo. Licencję skoczka otrzymał w wieku 18 lat. Dość niezwykle zainteresowania rozwijał podczas zasadniczej służby wojskowej w Specjalnej Kompanii Rozpoznawczej. Po wojsku wyczynowo uprawiał skoki ze spadochronem repre-

zentując jako zawodnik Aeroklub w Ostrowie Wlkp. W swojej ponad 20-letniej karierze oddał blisko tysiąc skoków. Brał udział w zawodach na celność lądowania i w akrobacjach w wolnym opadaniu. Zdobytym doświadczeniem dzielił się z młodszymi skoczkami, których szkolił. Obecnie ze względu na ograniczony wolny czas,

Stanisław Busza skoki ze spadochronem uprawia w sposób amatorski. Jest zatrudniony w Wielkopolskim Oddziale Przewozów Regionalnych w Poznaniu.

Jacek Łusiak natomiast czynnie, społecznie udziela się od 1989 roku w Ochotniczej Straży Pożarnej w Gostycynie. To wieloletni członek zarządu tamtejszej OSP, pełniący m.in. funkcję skarbnika. W roku 2010 powierzono mu zaszczytną funkcję prezesa jednostki, którą pełni do dnia dzisiejszego.

W społeczności lokalnej jest bardzo ceniony za chęć niesienia pomocy innym ludziom w najtrudniejszych sytuacjach. Z narażeniem własnego zdrowia i życia uczestniczył w wielu akcjach drogowych, budowlanych, pożarniczych, w tym podczas katastrofy w Jankowie Przygodzkim. Za wzorową społeczną służbę wielokrotnie był wyróżniany dyplomami oraz odznaczany Srebrnym i Brązowym medalem za Zasługi dla Pożarnictwa. Zawodowo, Jacek Łusiak zatrudniony jest w PKP Cargo S.A. Wielkopolskim Zakładzie Spółki w Poznaniu. ■

(W)



## Nie mówimy żegnaj

**M**aszynista Marek Bednarski odbył ostatnią jazdę przyprawiając do stacji Katowice pociąg TLK 54201 w dniu 30.01.2014. Przecinając podczas wjazdu w peron pamiątkową wstęgę, wjechał do świata szczęśliwych emerytów.

Na PKP pracował „od zawsze”. Zaczynał w szopie w Jaworznie-Szczakowej, kiedy kolej była jeszcze jedna. Później pracował dla PKP Cargo w Katowicach, skąd trafił do PKP Intercity. Dojeżdżał do 60-tki zawsze z uśmiechem na ustach – mówią koledzy. Za wieloletnią, sumienną pracę podziękowali mu przełożeni, dyspozytorzy oraz koledzy i koleżanki z Sekcji Eksploatacji w Katowicach. Za naszym pośrednictwem życzą dużo zdrowia i pogodnych dni. Redakcja przyłącza się do życzeń. ■

(mad)

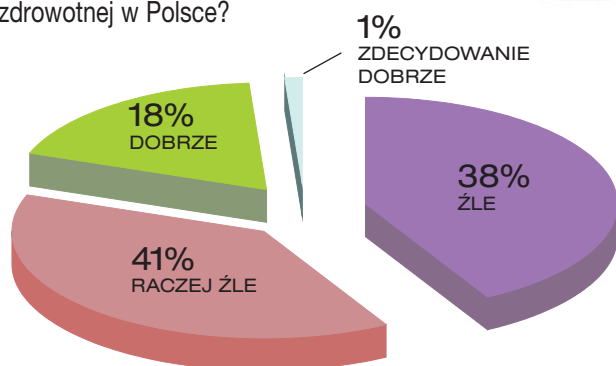


1,6

0 tyle procent zostały podwyższone emerytury i renty z ZUS. Najniżej od 2002 roku.

## Barometr

Jak Pan/Pani ocenia działanie systemu opieki zdrowotnej w Polsce?



Źródło: TNS Polska, badanie z lutego 2014 r.

## Cytat miesiąca

# 1939 ROK



# NAM NIE GROZI

Tomasz Siemoniak, minister obrony narodowej dla Gazety Wyborczej, 17.03.2014

## Skontaktuj się z nami!

- UCZĘSZCZASZ NA SZKOLENIE NA LICENCJĘ MASZYNISTY?
- ZDAŁEŚ EGZAMIN I ODBYWASZ STAŻ NA ŚWIADECTWO MASZYNISTY?
- JESTEŚ LUB ZA CHWILĘ BĘDZIESZ POMOCNIKIEM MASZYNISTY? W Związku Zawodowym Maszynistów Kolejowych w Polsce znajdziesz fachową, kompetentną i skuteczną pomoc.

Na stronie [www.zzm.org.pl](http://www.zzm.org.pl) znajdziesz dane teledresowe do organizacji związkowych zrzeszonych w ZZM.

W ofercie związku znajdziesz ponadto wiele atrakcyjnych i pomocnych narzędzi dla Ciebie i Twoich najbliższych.

Dzwoń do biura Rady Krajowej ZZM 22 (922) 47 42 615.

Jeśli jesteś pracownikiem PKP Intercity S.A.

– bezpośrednio do przewodniczącego Sektora Przewozów Pasażerskich ZZM

Piotra Rybikowskiego,

(42 lub kol. 942) 205–66–34.

**Do zobaczenia.**

Koledze

**Kazimierzowi Jamrozikowi**

Przewodniczącemu Krajowej Komisji Rewizyjnej ZZM wyrazy współczucia z powodu śmierci

**BRATA**

składa

KKR, Rada Krajowa ZZM

i Zarząd oraz członkowie ZZM w Tarnowskich Górach

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że 4 marca 2014 roku odszedł na zawsze w wieku 49 lat nasz Kolega

**WALDEMAR HOFER**

maszynista

zasłużony członek ZZM

**Rodzinie i bliskim**

wyrazy współczucia i żalu

składa

Zarząd ZZM w Kolejach Śląskich

Ze smutkiem i żalem informujemy, że 28.02.2014 r. zmarł nagle w pracy w wieku 54 lat

**STANISŁAW CZERONKO**

członek MZZMKwP w Zachodniopomorskim Zakładzie PKP Cargo S.A.w Szczecinie

**Rodzinie i bliskim**

wyrazy głębokiego współczucia

składa

Rada oraz członkowie związku



## Majówka pod parą

**X**XI Parada Parowozów odbędzie się w dniach 3-4 maja br. (sobota-niedziela). W ostatniej w Europie czynnej Parowozowni w Wolsztynie zaprezentują się parowozy z Polski i zagranicy.

Organizatorem imprezy jest PKP Cargo w partnerstwie z Fundacją Era Parowozów i Gminą Wolsztyn. – Tegoroczna Parada odbędzie się podczas weekendu majowego. Chcemy umożliwić



odwiedzenie istniejącej od 106 lat wolsztyńskiej parowozowni i podziwianie za- bytkowych lokomotyw jesz- cze większej liczbie osób. Dlatego wybór padł na ma- jowy weekend – mówi Miro- sław Kuk, rzecznik prasowy PKP Cargo. Ubiegłoroczna impreza przyciągnęła ponad 20 tys. osób.

Na fanów zabytkowych lokomotyw czekać będą liczne atrakcje. W 2013 roku było zaprezentowano m.in. widowisko „Światło, Dźwięk i Para”, pokaz strongmanów, zawody dru- żyn drezynowych. Była okazja do przejażdżek pociągami retro. W chwili oddawania numeru GM do druku trwało jeszcze dopi- nanie tegorocznego programu. ■

## Podpatrzone



Szlak Szczecin-Poznań, podg. Szczecin Zdroje. Na takiej oto bramce wisi od pewnego czasu sieć trakcyjna (jazda 50 km/h).

Fot. B. Nawrocki

**NIE ZAŁAMUJ RĄK**  
– **NARZEKANIE**  
**NIC NIE ZMIENIA**



Trzeba się organizować  
Razem możemy więcej  
Zobacz co robimy



i dlatego **warto być w ZZM**

na [www.zzm.org.pl](http://www.zzm.org.pl)

facebook

YouTube



**SKONTAKTUJ SIĘ Z NAMI:**

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce  
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa  
tel. 22 474 26 15  
e-mail: rkzzm@wp.pl

1%  
od serca

**Nie masz komu przekazać**  
**1 procenta**  
**podatku?**

Na naszym serwerze  
[www.informacjazzm.pl](http://www.informacjazzm.pl)

znajdziesz informacje  
kogo możesz wesprzeć.

Pomagamy  
chorym dzieciom  
i naszemu koledze!

## Humor

– Niepotrzebnie kręcisz nosem. Ten bigos jest całkiem dobry.

– Może i tak, ale większość ludzi bierze do kina popcorn.

– Panie doktorze, jak tam moje wyniki?

– Może pan brać kredyt.

– Ale ja nie mam z czego spłacać!

– Nie będzie pan musiał...

Jaś przychodzi na lekcję muzyki, otwiera futerał na skrzypce, a tam karabin maszynowy.

– Oj Jasiu, będziesz miał kłopoty – mówi nauczyciel.

– Kłopoty to będzie miał mój tata. Właśnie robi skok na bank ze skrzypcami...

Mąż do żony :

– Żono, wyczyściłaś mi marynarkę?

– Tak – odpowiada żona.

– A spodnie? Wyczyściłaś mi spodnie?

– Tak.

– A buty ?

– A od kiedy buty mają kieszenie?!

W kawiarni. Dwóch prawników zamawia po kawie, po czym wyciągają z teczek po kanapce i zaczynają jeść. Natychmiast pojawia się przed nimi pracownik kawiarni.

– Panowie, bez przesady... Nie możecie w lokalu jeść swoich kanapek.

Prawnicy wzruszyli ramionami i zamienili się kanapkami.

Złapali bandyci Rosjanina, wrzucili do bagażnika, zawieźli w odludną okolicę nad rzekę i wypytyują. Podtopili go na 10 sekund i pytają:

– Pieniądze?

– Nie.

Podtopili na 20 sekund i pytają:

– Kosztowności?

– Nie.

Podtopili na pół minuty i pytają:

– Złoto?

– Nie! Ale albo dajcie latarkę, albo głębiej zanurzajcie, bo tu nic nie widać.

## Fraszki Jerzego Szulca

### SAMOUK

*Taki instrument niestety miał  
Który sąsiadom na nerwach grał.*

### URZĘDOWANIE

*Już załatwiają petenta  
Od drzwi do drzwi się pałęta.*

### ODCHUDZANIE

*Nie dopuść żeby ci zbędne ciało  
Razem z rozumem wyparowało.*



## Modelarstwo



*Michał Olek zbudował kartonowy model lokomotywy będącej podstawowym elektrycznym pojazdem trakcyjnym w ruchu towarowym w Polsce na przełomie lat 60. i 70. w Polsce. Zdjęcie modelu z jego zbiorów.*

*Fot. G. Moc*

## Filatelistyka

Pocшта Ukrainy wydaje znaczki przedstawiające tabor kolejowy w tym kraju. W 2005 roku była seria z parowozami, w 2007 roku z lokomotywami spalinowymi, w 2012 roku z wagonami. Prezentujemy po dwa znaczki pierwszych dwóch serii.

(amur)







Stokrotka  
Karpacz



Kolejarz  
Ustroń  
Jaszowiec



# Naturalnie udany wypoczynek



Halny  
Karpacz



Meduza  
Świnoujście



Kolejarz  
Zakopane



Zacisze  
Spała



Sosna  
Wiśla

## WIELKANOC 18-21.04.2014

### USTROŃ JASZOWIEC KOLEJARZ

POBYT Z WYŻYWIENIEM  
CENA OD

**297 zł** ZA OSOBE

### ŚWINOUJŚCIE MEDUZA

POBYT Z WYŻYWIENIEM  
CENA OD

**369 zł** ZA OSOBE

### ZAKOPANE KOLEJARZ

POBYT Z WYŻYWIENIEM  
CENA OD

**299 zł** ZA OSOBE

### KARPACZ STOKROTKA

CENA OD

**365 zł** ZA OSOBE

Zadzwoń lub  
zarezerwuj on-line  
[www.naturatour.pl](http://www.naturatour.pl)  
Infolinia: 801 000 527